

Newsletter di

otipiemonte
osservatorio territoriale infrastrutture

www.otipiemonte.it

 **UNIONE INDUSTRIALE TORINO** 



CONFINDUSTRIA
Piemonte



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
DI TORINO

SOMMARIO

– Rapporto OTI PIEMONTE 2005 - Stato di avanzamento delle opere infrastrutturali	1
– Torino e le opere olimpiche	4
– Aeroporto Levaldigi: approvato aumento di capitale	5
– Provincia di Biella: intesa per le infrastrutture	5
– Provincia di Novara: ponte sul Ticino e circonvallazione di Romagnano	6
– Protocollo d'intesa per il tratto orientale del corridoio 5	6
– Il futuro del trasporto merci tra Italia e Francia	6
– Eventi e Convegni:	
➤ Mobility Conference Exhibition	7
➤ Giornata della logistica – Logistica per crescere	8
– Prossimi appuntamenti	8

Rapporto OTI PIEMONTE 2005 Stato di avanzamento delle opere infrastrutturali

QUADRO GENERALE

Rispetto alle attese formulate alla fine dello scorso anno, il 2005 non può essere considerato soddisfacente: alcune importanti opere non hanno fatto passi in avanti, altre hanno accumulato ritardi.

Il nodo più importante riguarda l'Alta Capacità Torino-Lione (e di conseguenza la gronda nord di Torino ed il nodo di corso Marche, opere strettamente connesse): la soluzione delle criticità politiche, tecniche e di conseguenza finanziarie è oggi ancora più lontana e complessa di quanto non fosse lo scorso anno.

Inoltre, alcune opere già in esecuzione sono state rallentate da nuove difficoltà di ordine finanziario e/o tecnico: è il caso dell'autostrada Torino-Milano, della linea 1 di metropolitana e del traforo di sicurezza del Frejus.

A livello metropolitano è da segnalare anche la scelta effettuata sul completamento dell'anello tangen-

ziale torinese. È prevalsa la soluzione di un progetto alternativo alla vera e propria nuova tangenziale est, prevista in precedenza, che consiste in un asse di scorrimento realizzato con limitati interventi di ampliamento ed interconnessione sul tracciato viario esistente, con caratteristiche di percorribilità e carichi di traffico decisamente diversi dal resto della tangenziale esistente.

Hanno fatto passi in avanti soltanto la ferrovia A.C. Torino-Novara e alcune opere legate alla scadenza olimpica, peraltro previste già da lungo tempo e, comunque, non strategiche. È il caso del completamento dell'autostrada Torino-Pinerolo, della variante di Avigliana, dell'ampliamento dell'aeroporto di Caselle.

STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI

Ferrovie

Nel corso del 2005 sono proseguiti i lavori per la realizzazione della nuova **linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano** (7,5 miliardi di euro). È in

via di ultimazione la tratta Torino-Novara, attualmente in fase di collaudo e con entrata in esercizio prevista per il febbraio 2006. Per tale data è previsto anche il completamento del collegamento al nodo di Novara-Boschetto e l'interconnessione di Vercelli con la linea storica Torino-Milano. Per quanto riguarda la tratta Novara-Milano, RFI stima che i lavori abbiano raggiunto a fine 2005 il 25% e prevede l'apertura al traffico per il 2009.

Per quanto riguarda la **linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione**, dopo vari rinvii, nell'ottobre 2005 avrebbero dovuto iniziare i sondaggi preliminari. La sempre più determinata opposizione delle comunità e delle amministrazioni locali della Valle di Susa ha di fatto bloccato ogni fase operativa, nonostante le prese di posizione delle autorità centrali, di Regione e Provincia, che hanno confermato il loro pieno sostegno all'opera. Allo stato attuale si sta cercando una difficile mediazione politica per comporre il conflitto, anche con l'intervento dei rappresentanti dell'Unione Europea.

Con queste premesse, il tracciato definitivo potrebbe essere rimesso in discussione, con inevitabile variazione dei costi.

Analoga situazione di stallo è riferibile al **passante esterno merci di Torino** (Gronda nord), coinvolta nei ritardi della Torino-Lione. Ciò potrebbe rimettere in discussione la realizzazione dell'opera, nonostante le ultime determinazioni del CIPE che prevedevano anche il raccordo con la città e l'interporto merci di Torino (SITO).

I lavori relativi al completamento del **passante ferroviario di Torino** (investimento di circa 1,3 miliardi di euro) stanno procedendo a rilento. In particolare si sta lavorando per il quadruplicamento e interrimento dei binari nel tratto tra corso Vittorio e la stazione di Porta Susa, importante anche per la mobilità metropolitana. È stato risolto, invece, il problema della variante progettuale relativa all'abbassamento dei binari sotto il fiume Dora, che però ha causato un ulteriore, considerevole slittamento dei tempi, comportando maggiori costi e quindi la necessità di reperire nuove risorse. Per quanto riguarda questa tratta, sono in fase di perfezionamento gli atti conseguenti all'intesa sottoscritta nel 2002 tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Piemonte, Comune di Torino, GTT e RFI.

Allo stato attuale dei lavori, il completamento dell'intera opera è previsto per il 2010.

Il raddoppio della linea ferroviaria Fossano-Cuneo, il cui inizio era previsto per luglio 2005, ha subito un ritardo di un anno; la data di inizio lavori è quindi prevista per l'estate 2006 e l'ultimazione per maggio 2012.

Viabilità

L'ammodernamento e potenziamento dell'**autostrada Torino-Milano** (1,2 miliardi di euro) sta subendo lunghi ritardi a causa della lievitazione dei costi e della scelta di dare priorità alla linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Milano, il cui affiancamento all'autostrada implica numerose interferenze e rende necessarie modifiche ai progetti. Gli aumenti sono stati generati anche dalle nuove normative tecniche ed antisismiche emanate dal Governo dal 2001 in poi, ma soprattutto dalle nuove norme idrauliche di attraversamento dei corsi d'acqua demaniali e regionali che hanno costretto a rifare gran parte dei progetti. L'intervento, iniziato nel 2002, sarà completato entro il 2008 per quanto riguarda il tronco fino a Novara Est ed entro il 2011 per il tronco Novara Est-Milano. Tuttavia, poiché si lavora per lotti funzionali, alcuni di essi potranno essere aperti entro il 2006.

Alla fine di luglio 2005 sono stati aperti al traffico i primi 10,4 km dell'autostrada **Asti-Cuneo** (investimento di circa 1 miliardo di euro), a partire dall'interconnessione con l'autostrada Torino-Savona verso Cuneo. Le tratte in costruzione avviate nel 2001 su appalto ANAS saranno completate entro il 2006, secondo le previsioni. Sulle nuove tratte (50,7 km.) i tempi invece continuano ad allungarsi a causa dei ritardi nella aggiudicazione degli appalti. Per qualche anno ancora, quindi, l'autostrada Asti-Cuneo sarà percorribile soltanto "a pezzi", con alcune tratte completate ed altre in costruzione.

Sia l'autostrada **Torino-Pinerolo** che la **variante di Avigliana** della SS 589 sono state ultimate nel corso del 2005, come previsto. La Torino-Pinerolo, in particolare, è stata inaugurata il 9 gennaio 2006.

Per il **traforo di sicurezza del Frejus** l'inizio lavori, che lo scorso anno era stato stimato per metà 2005, è ad oggi previsto per il primo semestre 2006; i lavori dovrebbero durare 61 mesi. L'investimento complessivo è di circa 300 milioni di euro. Il progetto preliminare e il relativo studio di impatto ambientale sono in attesa di approvazione da parte del CIPE.

Vi sono ancora difficoltà sul lato francese dovute alla morfologia dei luoghi.

Nulla si è mosso sul fronte della **superstrada Novara-Malpensa**, a causa del permanere di rilevanti criticità di ordine politico-ambientale (attraversamento del parco del Ticino) e tecnico-finanziario.

Sulla base di recenti dichiarazioni delle Amministrazioni Locali, sembra definitivamente accantonato il progetto, peraltro definito soltanto sulla carta, del **collegamento stradale Cuneo-Nizza** (traforo del Mercantour).

Per quanto riguarda l'asse stradale **d'attraversamento Est-Ovest di Cuneo**, sono sta-

ti finanziati i 26 milioni di euro necessari per finire i lavori di adeguamento previsti dalla perizia di variante approvata a fine 2004. I lavori stanno proseguendo con una previsione di ultimarli alla metà del 2007.

Nel 2005 sono proseguiti i lavori di ammodernamento e messa in sicurezza del **traforo del Tenda** e predisposto gli atti per l'avvio del progetto definitivo della nuova canna del traforo (Tenda bis) che si prevede sarà pronto per l'autunno 2006.

Nel 2005 sono stati realizzati lavori di ridotta entità previsti per la messa in sicurezza del **Colle della Maddalena**. Il progetto che prevede un tunnel paravalanghe e la creazione di circonvallazioni dei Comuni interessati è in attesa di finanziamenti.

Nodo metropolitano di Torino

Una parte della prima tratta della **Metropolitana di Torino** (Collegno-Porta Susa) sarà inaugurata a febbraio; rimane da completare la sezione da Porta Susa a Porta Nuova, che era prevista per la data delle Olimpiadi. Come programmato è stato iniziato l'intervento sulla seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto), che ha tempi di completamento ancora indeterminati. È in corso di progettazione il prolungamento della linea verso la cintura ovest e sud di Torino.

I lavori di potenziamento e riqualificazione della **Tangenziale di Torino** (140 milioni di euro) stanno procedendo secondo le previsioni e dovrebbero concludersi entro il 2007. Dopo la soluzione di problemi con la ditta appaltatrice, sono in dirittura d'arrivo i lavori previsti per il potenziamento dell'**aeroporto di Torino Caselle**, iniziati nel gennaio 2004. I lavori saranno ultimati entro la data Olimpica.

Proseguono in linea con i programmi i lavori per il potenziamento e trasformazione dell'**interporto SITO di Torino** (300 milioni di euro) che dovrebbero concludersi entro il 2010.

Per quanto riguarda il completamento di **corso Marche** (asse di scorrimento veloce cittadino sulla direttrice nord-sud), nel 2005 sono stati fatti alcuni passi in avanti, anche se soltanto sul piano politico. La Regione Piemonte ha deliberato l'inserimento del progetto preliminare del nodo di corso Marche (così come dell'interconnessione con l'interporto di Orbassano) nel progetto RFI dell'Alta Capacità Torino-Lione. Il CIPE ha recepito l'utilità del progetto confermando gli indirizzi espressi dalla Regione. Nel mese di luglio è stato anche firmato un Protocollo di Intesa tra Regione, Provincia, Comuni interessati e Camera di Commercio che comprende anche un progetto di riassetto territoriale. Va ricordato che le infrastrutture da realizzarsi lungo tale asse comprendono un raccordo ferroviario, un nuovo tratto di autostrada tangenziale e un nuovo viale urbano. Al momento non esistono risorse finanziarie per realizzare l'opera e comunque la soluzione del

nodo di corso Marche è strettamente legata alle vicende della Linea Alta Capacità Torino-Lione e della gronda nord.

È stato accantonato il progetto della **Tangenziale Est di Torino**, che prevedeva la realizzazione di 23 km di nuova autostrada, in gran parte in galleria, che doveva completare l'anello tangenziale urbano. In tema di tangenziale torinese, nel corso del 2005 il Governo ha messo a disposizione 350 milioni di euro per finanziare il progetto **Gronda Est**, inserendola tra le opere della Legge Obiettivo. Il progetto prevede la realizzazione di una strada a scorrimento veloce che collegherebbe la Torino-Milano con la Torino-Piacenza, utilizzando la viabilità esistente con brevi tratti di interconnessione; per quanto utile, il progetto avrebbe comunque caratteristiche molto diverse da quelle di una vera e propria tangenziale est.

CRITICITÀ

Dal punto di vista politico, la criticità più grave riguarda la **Torino-Lione**. Sciolti i nodi a livello europeo, nazionale e regionale, l'opera ha trovato una forte e radicata opposizione da parte delle comunità e amministrazioni locali della Valle di Susa, che attualmente continuano a bloccare le fasi operative. La probabile necessità di ridiscutere il tracciato potrà implicare ulteriori difficoltà tecniche, oltre a quelle, rilevanti, già esistenti. La Torino-Lione presenta inoltre grosse incognite sulle modalità di finanziamento, anche perché in caso di ulteriori ritardi nell'avvio dei lavori preliminari (sondaggi ecc.) c'è il concreto rischio di perdere i finanziamenti europei. Di conseguenza, anche per il **passante esterno merci** (gronda nord) non sono attualmente disponibili risorse per la realizzazione. Altre criticità politiche riguardano le opere che interessano il **nodo metropolitano di Torino**, dove gli Enti Locali non sono concordi su tipologia, caratteristiche e ripartizione degli oneri finanziari di alcuni interventi (corso Marche, passante esterno merci). Per **Corso Marche** restano indeterminate anche le fonti di finanziamento.

Dal punto di vista tecnico, rilevanti criticità interessano la **autostrada Torino-Milano**, derivanti dalla sovrapposizione con il parallelo tracciato dell'Alta capacità ferroviaria.

È emerso anche qualche problema (difficoltà di scavo dovute alla composizione della roccia) per la realizzazione del Traforo di Sicurezza del Frejus, soprattutto sul lato francese

ATTESE PER IL 2006

- Soluzione dei conflitti politici relativi alla Torino-Lione (e di conseguenza al Passante Esterno Mer-ci-Gronda Nord) e avvio della fase operativa (sondaggi, ecc.);
- prosecuzione e accelerazione dei lavori sulla alta capacità Torino-Milano e sul passante ferroviario torinese;
- inizio lavori della stazione di Porta Susa;
- avvio dei lavori per il Traforo di Sicurezza del Frejus;
- miglioramento delle condizioni di sicurezza e velocizzazione dei lavori sulla autostrada Torino-Milano e su alcuni tronchi della Asti-Cuneo;
- completamento della prima tratta della Metropolitana di Torino (fino a Porta Nuova) e prosecuzione, secondo i programmi, dei lavori della seconda tratta (Porta Nuova-Lingotto);
- avvio della fase di progettazione per corso Marche e individuazione di massima delle risorse;
- soluzione dei problemi politico-ambientali per la realizzazione della superstrada Novara Malpensa e avvio delle fasi operative;
- avvio dei lavori della linea ferroviaria Fossano-Cuneo.



Arco-passerella Villaggio Olimpico

lita, dieci bacini per l'innevamento programmato, sette piste per sci alpino, nordico, snowboard, biathlon e freestyle e diciotto interventi stradali. A questi si aggiungono i trampolini per il salto di Pragelato e la pista di bob, slittino e skeleton di Cesana. Nei cantieri hanno lavorato 15mila persone, per un impegno complessivo di 16 milioni di ore lavorative.

A questi interventi vanno aggiunti tutti i progetti infrastrutturali e di riqualificazione urbana per Torino. In città il primo impianto ad essere inaugurato è stato, nel gennaio 2005 il Pala Vela, ridisegnato dagli architetti Gae Aulenti e Amaldo De Bernardi, che ha ospitato le gare di pattinaggio artistico e di short track. A questo gioiello dell'architettura si sono aggiunti il Pala Tazzoli, per gli allenamenti, e il Palasport Olimpico per l'hockey su ghiaccio da oltre 12mila posti, progettato dal giapponese Arata Isozaki e inaugurato lo scorso dicembre, costruito a fianco dello Stadio Olimpico, l'ex Comunale, interamente ristrutturato e che ha ospitato le Cerimonie di apertura e di chiusura dei Giochi.

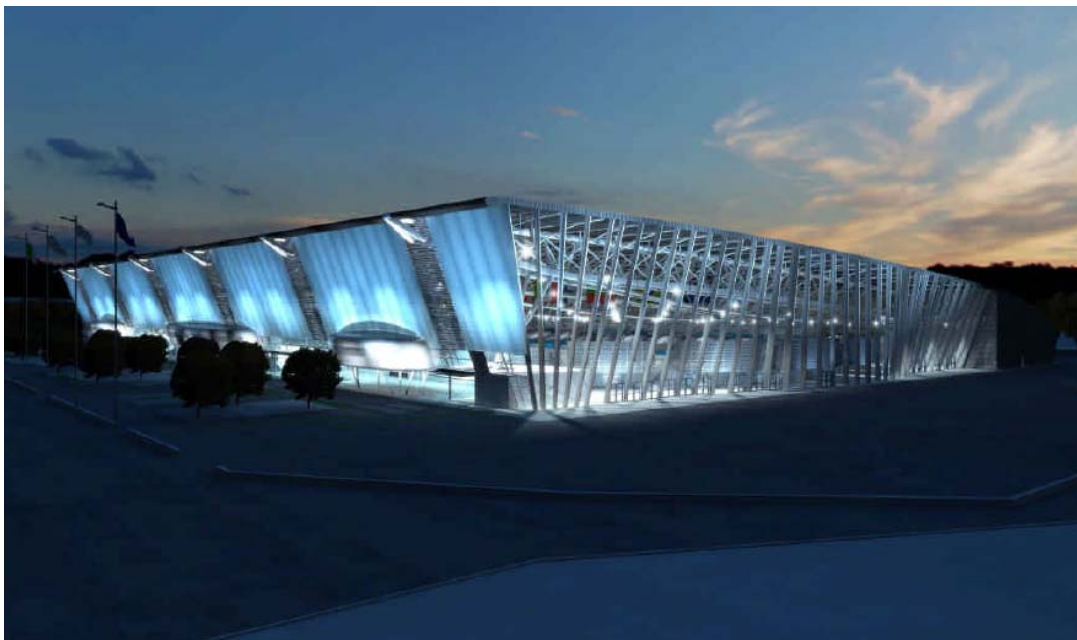
Sempre a fine 2005 sono stati completati l'Oval e il Palaghiaccio di Torino Esposizioni per l'hockey femminile. In provincia sono stati realizzati il nuovo

Torino e le opere olimpiche

Le 65 opere olimpiche necessarie a Torino e alle valli alpine per i Giochi sono costate 1.736 milioni: 1.179 sono stati garantiti dallo Stato attraverso la legge 285/2000; 507 sono arrivati dai privati e 50 da un mutuo acceso dalla Regione Piemonte. Il coordinamento è stato affidato all'Agenzia Torino 2006, l'ente appaltante di tutte le opere, istituita proprio con la 285. In cinque anni di lavoro, l'Agenzia si è occupata della costruzione di sei stadi del ghiaccio, dieci villaggi - tre per atleti e tecnici e sette per i giornalisti, per complessivi 9.700 posti letto - dodici impianti di risa-



Pala Isozaki



Oval - Palasport per pattinaggio di velocità

palasport per il curling a Pinerolo, quello di Torre Pellice per gli allenamenti e le piste di sci alpino a Sestriere, di sci nordico a Pragelato, di snowboard a Bardonecchia e di freestyle a Sauze d'Oulx, già pronte a fine 2004. Le novità di Torino riguardano l'inaugurazione del primo tratto della linea 1 della metropolitana, che sarà completata fino alla stazione di Porta Nuova per i primi del 2007; la riqualificazione delle aree industriali dismesse della "Spina centrale" e la realizzazione, ancora in corso, del Passante ferroviario. A queste si aggiungono l'Alta velocità ferroviaria Torino-Milano, pronta per i Giochi fino a Novara, l'ammodernamento della A4 Torino-Milano in corso e la nuova A55 Torino-Pinerolo.

L'aeroporto di Caselle ha beneficiato di un profondo restyling, così com'è stata rinnovata piazza San Carlo con un grande parcheggio sotterraneo. È stata riqualificata l'area degli ex mercati generali che ha ospitato il Villaggio Olimpico ed è stato realizzato un nuovo sottopasso in corso Spezia.

Aeroporto di Levaldigi: approvato aumento di capitale

Un aumento di capitale di 2,4 milioni di euro per l'aeroporto Levaldigi di Cuneo è stato sottoscritto dalla Provincia di Cuneo. La quota di competenza della Provincia costituisce una parte degli 8 milioni di euro necessari alla Geac, società di gestione dello scalo,

per rilanciare l'infrastruttura e il servizio aeroportuale. "Abbiamo raggiunto un'intesa sul documento – ha detto Raffaele Costa, presidente della Provincia di Cuneo – e ora dovremo essere attenti alla sua applicazione, in particolare alla parte che riguarda la ristrutturazione del debito. Sarà nostra cura anche stimolare le associazioni di categoria del

Patto per lo sviluppo, perché intervengano con noi per il rilancio dell'infrastruttura".

Provincia di Biella: intesa per le infrastrutture

All'inizio del mese di marzo è stato definito presso la sede dell'assessorato ai Trasporti della Regione Piemonte, un piano operativo sulla grande viabilità biellese. All'incontro erano presenti l'assessore ai Trasporti, Daniele Borioli, l'assessore all'Artigianato, Gianluca Susta e il Presidente della Provincia di Biella, Sergio Scaramal. I punti dell'intesa sono, in primo luogo, il collegamento verso la A26 che costituisce un tratto del progetto di "Pedemontana" verso Ghemme e Romagnano Sesia, inserito nella Legge Obiettivo. Regione e Provincia hanno concordato un lavoro di aggiornamento della progettazione preliminare da portare all'approvazione del Cipe quale base per l'intesa tra la Regione e il Governo sulle opere strategiche per le quali attrarre i finanziamenti del Cipe.

Il finanziamento della progettazione preliminare, affidata all'Ares, stimato in circa 750 milioni di euro, sarà a carico della Regione Piemonte.

Per quanto riguarda il collegamento Biella/A4 si procederà all'aggiornamento degli studi già predisposti per la soluzione Biella Carisio e alla redazione degli

studi preliminari relativi alla soluzione su Santhià. I due studi saranno sottoposti a una serie di comparazioni sotto il profilo territoriale, ambientale, trasportistico ed economico alla fine delle quali, anche in considerazione della capacità di attrarre capitali privati, sarà scelta la soluzione definitiva. Il costo complessivo degli approfondimenti e della progettazione, affidati ad Ares, sarà di circa 200 mila euro.

I due punti oggetto dell'intesa saranno ricompresi in una apposita convenzione tra la Regione Piemonte e la Provincia di Biella, nel contesto della quale i singoli interventi saranno valutati per il loro effetto sul contesto generale. Gli amministratori presenti e i due assessori regionali al termine dell'incontro hanno espresso viva soddisfazione per il passo avanti che si è fatto nella definizione di un piano operativo per il progresso delle infrastrutture del biellese.

Provincia di Novara: ponte sul Ticino e circonvallazione di Romagnano

Al via il bando di gara per la progettazione del nuovo ponte sul Ticino: il vecchio ponte, in uso dalla fine dell'Ottocento – e su cui ancora oggi si va a senso unico alternato “a vista” – andrà in pensione. Il progetto si concretizza grazie all'inserimento nella finanziaria di 11 milioni di euro (destinato al nuovo ponte) e a un finanziamento della Regione Piemonte. Il Ponte unirà il Piemonte alla Lombardia, ponendosi come importante via d'accesso all'aeroporto internazionale della Malpensa e rappresenterà uno dei collegamenti più importanti del territorio novarese sulla strada provinciale 527.

Inoltre la giunta provinciale ha approvato, nella seduta del 15 dicembre 2005, la procedura per la gara d'appalto per la circonvallazione di Romagnano Sesia. Sarà l'impresa appaltatrice a redigere il progetto esecutivo e si stima che l'inizio dei lavori possa avvenire entro il prossimo settembre.

Il nuovo collegamento tra la strada provinciale 299 della Valsesia e la strada regionale 142 Biellese a nord est di Romagnano sarà lungo circa cinque chilometri.

Protocollo d'intesa per il tratto orientale del Corridoio 5

Il 28 febbraio 2006 si è concluso a Trieste con la firma di un protocollo di intenti tra Italia e Slovenia per la costruzione della tratta ferroviaria Trieste-Divaccia e con l'approvazione di una Dichiarazione congiunta da parte di tutti i partecipanti, l'incontro dei ministri della Quadrilaterale (Italia, Slovenia, Ungheria, Croazia) presieduto dal Ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi, e alla quale ha partecipato anche il coordinatore europeo del Corridoio 5 Loyola De Palacio.

L'intesa con la Slovenia, siglata con il ministro dei trasporti Janez Bozic, prevede di accelerare la collaborazione tra i due Paesi volta all'esecuzione dello studio di fattibilità per la realizzazione della tratta transfrontaliera Trieste-Divaccia e ad “assicurare la concessione di risorse finanziarie a valere, tra l'altro, su fondi dell'Unione Europea e delle relative istituzioni finanziarie internazionali”. Si tratta di pochi chilometri di ferrovia in territorio sloveno del costo stimato in circa 5 milioni di euro, ma strategico per la realizzazione di quell'asse est-ovest a sud delle Alpi da molti giudicato imprescindibile per la competitività dell'intera Europa sullo scacchiere mondiale. Nella dichiarazione congiunta, i rappresentanti dei quattro Paesi hanno espresso un comune impegno per “promuovere il miglioramento delle ferrovie lungo il Corridoio 5, espandere la cooperazione, favorire il passaggio delle merci dalla strada alla rotaia, stanziare adeguati finanziamenti”.

Il futuro del trasporto merci tra Italia e Francia

Transpadana ha elaborato alcune previsioni sul futuro del traffico merci fra Italia e Francia.

Oggi in Europa esiste un pesante divario tra il trasporto merci su strada e quello su ferrovia: infatti, più del 75% delle merci viaggia su strada contro circa il 12% che utilizza il mezzo ferroviario. La parte restante usa altre modalità di trasporto; nel 1970, il 52% delle merci viaggiava su strada e il 30% su ferrovia.

	Strada	Ferrovia	Vie navigabili	Gasdotti
1970	52,1%	30,1%	10,9%	6,8%
2002	75,5%	12,9%	6,9%	4,6%

Fonte: Eurostat

In Italia, oggi, più dell'86% delle merci viaggia su strada e solo il 9 % viaggia su ferrovia, mentre il resto utilizza le altre modalità.

	Strada	Ferrovia	Vie navigabili	Gasdotti
2002	86,3%	9,1%	0,1%	4,5%

Fonte: Eurostat

Per quanto concerne le previsioni di traffico, il Gruppo di lavoro europeo dell'ex commissario Van Miert (che ha indicato la Torino-Lione tra i 30 progetti infrastrutturali prioritari per l'Unione Europea) nel rapporto del giugno 2004, afferma che dal 2000 al 2020 ci sarà una crescita del traffico merci di più del 60% e recenti studi dell'Unione Europea prevedono che il trasporto complessivo delle merci, dal 2000 al 2025, cresca circa del 72% in Europa e del 68% in Italia.

In dettaglio, per quanto riguarda la previsioni di crescita in Europa:

UNIONE EUROPEA	
Anni	Miliardi di tonn/km
2000	2.148
2015	3.004
2025	3.686

	Aumenti percentuali
dal 2000 al 2015	+40%
dal 2000 al 2025	+72%

Fonte: PRIMES Model, European Energy and Transport Trend 2030, Gennaio 2003

Per l'Italia si prevede:

ITALIA	
Anni	Miliardi di tonn/km
2000	260
2015	363
2025	436

	Aumenti percentuali
dal 2000 al 2015	+40%
dal 2000 al 2025	+68%

Fonte: PRIMES Model, European Energy and Transport Trend 2030, Gennaio 2003

Attualmente, tra Italia e Francia, transitano più di 50 milioni di tonnellate, di cui neanche il 20% su ferrovia, ed in considerazione delle previsioni europee (crescita del 68%), il traffico delle merci tra i due Paesi diventerà, all'orizzonte 2025, di 85 milioni di tonnellate, la maggior parte delle quali transiterà su gomma se non si realizzerà la nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione.

La nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione rappresenta l'unica soluzione per raggiungere un effettivo riequilibrio modale, poiché essa consentirà di trasferire sulla ferrovia consistenti quote di traffico merci che attualmente viaggiano su strada; la linea storica (realizzata 150 anni orsono) potrebbe infatti assorbire al massimo 11/12 milioni di tonnellate merci all'anno.

	OGGI	2025 (senza la nuova linea)	2025 (con la nuova linea)
Strada	41 milioni/tonn. (80%)	70 milioni/tonn. (50%)	43 milioni/tonn. (50%)
Ferrovia	9 milioni/tonn. (20%)	15 milioni/tonn. (50%)	42 milioni/tonn. (50%)
Totale	50 milioni/tonn.	85 milioni/tonn.	85 milioni/tonn.

Elaborazione su dati Confetra

Eventi e Convegni

MOBILITY CONFERENCE EXHIBITION

Il 30/31 gennaio scorso si è svolta a Milano la consueta **Mobility Conference Exhibition**: due giorni di convegni, workshop e dibattiti interamente dedicati ai temi della mobilità, delle infrastrutture e delle reti di trasporto dell'energia promossa da Assolombarda e Camera di Commercio di Milano. Al convegno sono intervenuti: **Diana Bracco**, Presidente di Assolombarda, **Carlo Sangalli**, Presidente della Camera di Commercio di Milano, **Filippo Penati**, Presidente della Provincia di Milano, **Alberto Tazzetti**, Presidente dell'Unione Industriale di Torino, **Marco Bisagno**, Presidente dell'Assindustria di Genova, **Claudio Burlando**, Presidente della Regione Liguria, **Roberto Formigoni**, Presidente della Regione Lombardia, **Gianluca Susta**, Vicepresidente della Regione Piemonte e il Sottosegretario al Ministero delle Attività Produttive, **Mario Valducci**.

Apriamo i lavori dell'incontro il **Presidente di Assolombarda Diana Bracco e il Presidente della Camera di Commercio di Milano Carlo Sangalli**

hanno sottolineato come: “fosse oggi essenziale richiamare nuovamente l’attenzione sui temi della mobilità e delle infrastrutture in un qualificato momento di confronto di tutti i soggetti coinvolti. Perché il nostro territorio è il cuore pulsante dell’economia italiana e uno dei motori d’Europa ed esprime una domanda di mobilità a fronte della quale la nostra dotazione infrastrutturale è, nonostante i progressi, ancora insufficiente. Occorre un impegno “di sistema”, che coinvolga pubblico e privato, per contribuire a migliorare la competitività e la qualità della vita”.

Durante il convegno è stato presentato il Rapporto OTI NordOvest, aggiornato al 31 dicembre 2005, dove si evidenziano alcuni progressi rispetto allo stato di avanzamento degli iter amministrativi di diverse opere, in particolare lombarde e liguri, anche se permangono molte ombre sui tempi di realizzazione, dovute essenzialmente a questioni di carattere finanziario. Infatti, se la nuova autostrada Brescia-Milano (Brebemi), la Pedemontana Lombarda, la Tangenziale est esterna di Milano e una tratta della connessione ferroviaria al tunnel del Gottardo hanno avuto l’approvazione dei progetti preliminari da parte del CIPE, si deve segnalare l’enorme incertezza sulla disponibilità di risorse pubbliche per il finanziamento delle opere.

Anche per il Terzo Valico ferroviario sulla linea Milano-Genova e per la linea ferroviaria ad alta capacità Milano-Verona, per le quali sono disponibili le risorse per l’avvio dei lavori, permangono incertezze sulla copertura dei costi di realizzazione, così come per il potenziamento e l’ammodernamento dell’autostrada Torino-Milano si sono rilevati forti rallentamenti nei lavori per il notevole incremento dei costi.

Accanto alle difficoltà di ordine finanziario, un ulteriore elemento di criticità riguarda rallentamenti nelle fasi procedurali legati al tema del consenso locale. In particolare la vicenda della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione è emblematica di come il problema della gestione dell’informazione nei confronti delle comunità interessate dai progetti sia fondamentale per l’avanzamento dei processi decisionali e degli iter realizzativi delle opere. Criticità legate al consenso continuano a permanere rispetto all’individuazione di scelte pianificatorie definitive per lo sviluppo dei porti liguri, essenziali per cogliere le opportunità di crescita dei traffici marittimi provenienti dall’Oriente. Il fatto che nel corso del 2005 i traffici della portualità marittima italiana abbiano perso quote a vantaggio soprattutto di quella spagnola evidenzia la necessità di stabilire urgentemente gli assetti pianificatori dei nostri porti, in particolare quelli di Genova e La Spezia.

GIORNATA DELLA LOGISTICA - LOGISTICA PER CRESCERE

Si è svolta il 1° febbraio scorso, presso la sede confederale, la Giornata della Logistica, iniziativa con cui Confindustria ha inteso rilanciare la strategicità e l’importanza del settore logistico sia per il sistema produttivo, sia per l’economia nazionale nel suo complesso.

Dai lavori della “giornata”, cui hanno partecipato autorevoli esponenti della politica e dell’industria, è emerso un quadro abbastanza completo sullo stato dell’arte della logistica italiana ed è stato tracciato un quadro d’insieme delle criticità sulle quali è necessario intervenire al fine di creare un vero modello logistico nazionale e di delineare una politica industriale di sviluppo della logistica integrata.

Nel corso della giornata è stato presentato anche il Piano della Logistica, in attuazione del Patto sottoscritto a Palazzo Chigi il 1 luglio 2005 dal Governo e da aziende e associazioni imprenditoriali.

Le indicazioni propositive che sono emerse vanno dalla liberalizzazione dei mercati alla priorità nel finanziamento delle grandi opere e al miglioramento della rete esistente, dalla realizzazione delle microinfrastrutture alla city logistic, dalla pianificazione del territorio alla semplificazione delle procedure tecnico amministrative per la realizzazione di infrastrutture intermodali e di trasporto efficienti ed efficaci.

Prossimi appuntamenti

“Expo Ferroviaria 2006”

a Torino
dal 16 al 18 maggio 2006

Dopo il successo ottenuto nel 2004 viene riproposto quest’anno EXPO Ferroviaria 2006, evento dell’Industria Ferroviaria in Italia. Il Salone, che avrà luogo a Torino dal 16 al 18 maggio 2006, è dedicato alle aziende operanti in tutti i settori del mercato, dalle tecnologie del materiale rotabile e delle infrastrutture ai sistemi di segnalamento e di comunicazione.

Sito web: www.expoferrovia.com

XII INTERNATIONAL WINTER ROAD CONGRESS

a Torino e Sestriere
dal 27 al 30 marzo 2006

L'accessibilità sicura ed ininterrotta durante l'inverno ai luoghi di lavoro, alle attività del tempo libero ed ai servizi è essenziale per i numerosi paesi che conoscono condizioni difficili di viabilità legate alla neve, al ghiaccio ed al gelo. La sfida per i gestori delle strade e dei trasporti stradali è garantire la strada sicura in condizioni meteorologiche invernali estreme, in un contesto di risorse economiche limitate, rispettando l'ambiente.

Questi temi verranno affrontati nel 12° Congresso internazionale della viabilità invernale che si terrà a Torino e Sestriere dal 27 al 30 marzo 2006.

sito web www.aipcr2006.it

COS'È OTIPIEMONTE

OTIPIEMONTE è un osservatorio sulle opere infrastrutturali creato nel 2002 da Camera di commercio di Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale di Torino al fine di sensibilizzare e stimolare i soggetti coinvolti nella pianificazione e nella realizzazione degli interventi.

È stato creato un sito web (www.otipiemonte.it) dove sono disponibili le schede informative, un quadro delle coperture finanziarie, il cronoprogramma dei lavori, la stima dell'impatto economico, le criticità esistenti e il rapporto sullo stato di avanzamento.

La newsletter ha periodicità trimestrale e si propone come strumento di aggiornamento sulle questioni infrastrutturali che riguardano la nostra Regione.

Piemonte infrastrutture

newsletter a cura del Servizio Urbanistica e Territorio dell'Unione Industriale di Torino - Via M. Fanti 17 - Torino - Tel. 011.5718502
www.ui.torino.it/servizi/urbanisticaterritorio – www.otipiemonte.it
e-mail: newsletter@otipiemonte.it